Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11776**

18. Wahlperiode 29.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 18/11300, 18/11534, 18/11683 Nr. 10 –

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Problem

Die technischen Entwicklungen im Automobilbau werden zukünftig zu Szenarien führen, in denen es technisch möglich ist, dass das technische System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übernehmen kann. Diese automatisierten Systeme erkennen aber ihre Grenzen und fordern den Fahrzeugführer bei Bedarf zur (Wieder-)Übernahme der Fahrsteuerung auf. Bei derart weitreichenden technischen Entwicklungen bedarf es Regelungen des Gesetzgebers zum Zusammenwirken zwischen Fahrzeugführer und dem Kraftfahrzeug mit automatisierten Fahrfunktionen.

B. Lösung

Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dahingehend, dass Kraftfahrzeuge mit weiterentwickelten automatisierten Systemen (hoch- oder vollautomatisiert) im Verkehr auf öffentlichen Straßen in der Form eingesetzt und genutzt werden können, dass der Fahrzeugführer dem technischen System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übergeben kann.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Ablehnung bzw. Annahme mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 18/11300, 18/11534 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1a wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
      aa) In Nummer 4 wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
      bb) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
         aaa) Das Wort „rechtzeitig“ wird durch die Wörter „mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer“ ersetzt.
         bbb) Nach dem Wort „akustisch“ wird das Wort „oder“ gestrichen und ein Komma eingefügt.
         ccc) Nach dem Wort „taktil“ werden die Wörter „oder sonst wahrnehmbar“ eingefügt.
         ddd) Der Punkt am Ender wird durch das Wort „und“ ersetzt.
      cc) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 angefügt:
         „6. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist.“
      dd) Folgender Satz wird angefügt:
         „Der Hersteller eines solchen Kraftfahrzeugs hat in der Systembeschreibung verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug den Voraussetzungen des Satzes 1 entspricht.“
   b) Absatz 3 wird Absatz 4.
   c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und wie folgt gefasst:
      „(3) Die vorstehenden Absätze sind nur auf solche Fahrzeuge anzuwenden, die nach § 1 Absatz 1 zugelassen sind, den in Absatz 2 Satz 1 enthaltenen Vorgaben entsprechen und deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen
      1. in internationalen, im Geltungsbereich dieses Gesetzes anzuwendenden Vorschriften beschrieben sind und diesen entsprechen
         oder
      2. eine Typgenehmigung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 (ABl. L263 vom 09.10.2007, S.1) erteilt bekommen haben.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2. § 1b wird wie folgt geändert:

   a) In der Überschrift werden nach der Angabe „§1b“ die Wörter „Rechte und“ eingefügt.

   b) Dem Wortlaut wird folgender Absatz 1 vorangestellt:

   „(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.“

   c) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 2.

3. In § 1c wird die Angabe „§§ 1a und 1b“ durch die Wörter „Regelungen in Artikel 1 des Gesetzes vom … [einsetzen: Datum dieses Änderungsgesetzes] (BGBl. I S. … [einsetzen: Fundstelle dieses Änderungsgesetzes])“ ersetzt.

4. § 63a wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.“

   b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

      „Die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten dürfen den nach Landesrecht für die Ahndung von Verkehrsverstößen zuständigen Behörden auf deren Verlangen übermittelt werden.“

      bb) Satz 3 wird wie folgt geändert:

         aaa) Nach dem Wort „mit“ werden die Wörter „dem durch diese Behörden geführten Verfahren“ eingefügt.

         bbb) Nach dem Wort „Kontrolle“ werden die Wörter „durch diese Behörden“ gestrichen.

   c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

      aa) Der Satzteil vor Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

      „Der Fahrzeughalter hat die Übermittlung der gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten an Dritte zu veranlassen, wenn“

      bb) In Nummer 2 wird die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ ersetzt.

   d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

      aa) Das Wort „aufgezeichneten“ wird durch das Wort „gespeicherten“ ersetzt.

      bb) Das Wort „spätestens“ wird gestrichen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

cc) Nach dem Wort „nach“ werden die folgenden Wörter eingefügt:

„sechs Monaten zu löschen, es sei denn, das Kraftfahrzeug war an einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis beteiligt; in diesem Fall sind die Daten nach“.

e) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis können die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten in anonymisierter Form zu Zwecken der Unfallforschung an Dritte übermittelt werden.“

5. Dem Abschnitt VIa wird folgender § 63b angefügt:

„§ 63b

Ermächtigungsgrundlagen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, im Benehmen mit der Beauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit, zur Durchführung von § 63a Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. die technische Ausgestaltung und den Ort des Speichermediums sowie die Art und Weise der Speicherung gemäß § 63a Absatz 1,
2. den Adressaten der Speicherpflicht nach § 63a Absatz 1,
3. Maßnahmen zur Sicherung der gespeicherten Daten gegen unbefugten Zugriff bei Verkauf des Kraftfahrzeugs.

Rechtsverordnungen nach Satz 1 sind vor Verkündung dem Deutschen Bundestag zur Kenntnis zuzuleiten.“

Berlin, den 29. März 2017

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert	**Herbert Behrens**
Vorsitzender	Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Herbert Behrens

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/11300** in seiner 222. Sitzung am 10. März 2017 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes -18/11300 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung – auf **Drucksache 18/11534** hat er in seiner XX. Sitzung am 29. März 2017 an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz und den Ausschuss Digitale Agenda zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dahingehend, dass Kraftfahrzeuge mit weiterentwickelten automatisierten Systemen (hoch- oder vollautomatisiert) im Verkehr auf öffentlichen Straßen in der Form eingesetzt und genutzt werden können, dass der Fahrzeugführer dem technischen System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übergeben kann.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11300 in seiner 138. Sitzung am 29. März 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)497). Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)500) hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)497) hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 86. Sitzung am 29. März 2017 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)497). Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)497) hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)500) hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 18(23)99-23):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 18/559) in seiner 59. Sitzung am 8. März 2017 mit dem Entwurf eines … Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drs. 18/11300) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Von der Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens wird eine Steigerung der Verkehrseffizienz und eine Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen erwartet. Ferner wird von einer Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgegangen. Zudem soll die Vorreiterrolle Deutschlands beim automatisierten und vernetzten Fahren für den Wirtschaftsstandort Deutschland gesichert werden.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist bedingt gegeben.

Die Nachhaltigkeitsprüfung ist durchgeführt worden.

Eine Prüfbitte ist nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Im Vorfeld der Beratungen hat die **Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit** Andrea Voßhoff dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf übermittelt, welche als Ausschussdrucksache 18(15)474 verteilt wurde.

Des Weiteren hat die die **Landesbeauftragte für den Datenschutz Niedersachen** dem Ausschuss zu dem Gesetzentwurf eine Entschließung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder mit dem Titel „Gesetzesentwurf zur Aufzeichnung von Fahrdaten ist völlig unzureichend!“ zugeleitet. Diese wurde als Ausschussdrucksache 18(15)487 verteilt.

Die **Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit** Andrea Voßhoff hat mit Schreiben vom 15. März 2017 ein Positionspapier mit dem Titel „Positionen der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit zum Entwurf eines (…) Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Bundestags-Drucksache 18/11300“ übermittelt. Das Schreiben und das Positionspapier wurden als Ausschussdrucksache 18(15)488 verteilt.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale **Infrastruktur** hat zu dem Gesetzentwurf in seiner 94. Sitzung am 15. Februar 2017 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 101. Sitzung am 20. März 2017 hat er diese Anhörung durchgeführt. Im Vorfeld der Anhörung wurde den Sachverständigen die Unterrichtung auf Drucksache 18/11534 (Stellungnahme und Gegenäußerung) zur Verfügung gestellt, um diese in die Anhörung einbeziehen zu können.

An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Jürgen Bönninger von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH, Peter Büttgen von der Dienststelle der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit, Dr. Joachim Damasky vom Verband der Automobilindustrie (VDA), Professor Dr. Eric Hilgendorf von der Universität Würzburg, Professor Dr. Volker Lüdemann von der Hochschule Osnabrück und Dr. Markus Schäpe vom Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC).

Ein Thema der Anhörung war die Frage der Regelung der Verantwortlichkeit des Fahrers bzw. Halters auf der einen Seite und des Herstellers auf der anderen Seite. Damit im Zusammenhang stand die Frage, mit welcher Grundaufmerksamkeit der Fahrer das Verkehrsgeschehen während der Phase des automatisierten Fahrens beobachten muss, ob die Regelungen in dem Gesetzentwurf diesbezüglich hinreichend bestimmt sind und ob sie dem Fahrer in der Praxis ausreichend klare Handlungsanweisungen geben. Auch ging es darum, wie das automatische Fahrsystem zu signalisieren hat, dass eine Übernahme der Kontrolle durch den Fahrer geboten ist und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

welcher zeitliche Vorlauf dem Fahrer dafür zur Verfügung stehen muss. Zudem ging es um die Frage, in welcher Form und Intensität der Hersteller den Kunden über die automatischen Funktionen des Fahrzeugs und ihre Grenzen aufzuklären hat, inwieweit Hinweise in der Bedienungsanleitung und im Internet ausreichen bzw. ob eine Aufklärung auch durch Warnhinweise während der Fahrt erfolgen soll. Es wurde weiterhin erörtert, wie im Zusammenhang mit den automatischen Fahrfunktionen der unbestimmte Rechtsbegriff der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ des Fahrzeugs auszulegen ist, ob dieser Begriff hinreichend bestimmt ist und inwieweit die Hersteller verpflichtet werden sollten, einen bestimmungsgemäßen Gebrauch durch technische Vorkehrungen sicherzustellen. Erörtert wurde auch, ob die Regelungen des Gesetzentwurfes ausreichend und geeignet sind, das strategische Ziel zu erreichen, Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für das automatisierte Fahren zu machen. Bei der Anhörung ging es auch darum, ob in dem Gesetzentwurf durch das automatisierte Fahren berührte Fragen des Datenschutzes ausreichend geregelt sind. Dies betraf sowohl Art und Umfang der im Rahmen des automatisierten Fahrens anfallenden Daten, als auch die Rechte an diesen Daten sowie Regelungen zu deren Erhebung, Speicherung, Verarbeitung, Zweckbestimmung und Nutzung, Auch die Sicherheit der IT-Systeme in den Fahrzeugen wurde angesprochen.

Wegen der Einzelheiten wird auf das – auch im Internet verfügbare – Wortprotokoll der 101. Sitzung des Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie auf die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen (Ausschussdrucksache 18(15)486 A - D) verwiesen.

In seiner 106. Sitzung am 29. März 2017 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten. Dazu haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 18(15)….), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion DIE LINKE. hat den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)500) eingebracht:

Änderungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Annette Groth, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 18/11300 –

Entwurf eines … Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

‚5. Nach Abschnitt VI wird folgender Abschnitt VIa eingefügt:

„Abschnitt VIa Datenverarbeitung im Kraftfahrzeug

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahr-funktion

(1) Das Speichermedium des Kraftfahrzeuges mit hoch- oder vollautomatisierter Fahr-funktion gemäß § 1a zeichnet nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils auf, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird. Wird der Fahrzeugführer durch das hoch- oder vollautomatisierte System gemäß § 1a auf-gefordert, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder tritt eine technische Störung des hoch- oder vollautomatisierten Systems auf, findet gleichfalls eine Aufzeichnung nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben statt.

(2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen von dem Fahrzeugführer nach Absatz 1 zu übermitteln, wenn dies im Zusammen-hang mit der Beteiligung des von ihm geführten Fahrzeugs nach Absatz 1 an einem Ereignis nach § 7 Absatz 1 erforderlich ist. Die übermittelten Daten dürfen durch diese zu dem in Satz 1 genannten Zweck gespeichert und genutzt werden. Der Umfang der Datenübermittlung nach Satz 1 ist auf die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten zu beschränken, die in zeitlicher Hinsicht im Zusammenhang mit dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 stehen. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten von dem Fahrzeugführer nach Absatz 1 zu übermitteln, wenn sie glaubhaft machen, dass

1. die nach Absatz 1 gespeicherten Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2. das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Absatz 2 Satz 2 findet entsprechend Anwendung.

(4) Die gemäß Absatz 2 übermittelten Daten sind von den in Absatz 2 Satz 1 genannten Landesbehörden und die gemäß Absatz 3 übermittelten Daten von den in Absatz 3 genannten Dritten drei Jahre nach dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 zu löschen. “ ‘

Berlin, den 28.03.2017

Fraktion DIE LINKE

Begründung

In seiner Stellungnahme hat der Bundesrat die im Gesetzentwurf enthaltenen Datenschutzrechtlichen Bestimmungen scharf kritisiert:

„Insgesamt erscheint die vorgeschlagene Regelung zur Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion in der vorgelegten Form bislang unzureichend und lässt viele Fragen und Probleme ungeklärt, weshalb es einer umfassenden Neubearbeitung bedarf.“ (Bundesratsdrucksache 69/17).

Auch die Bundesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Andrea Voßhoff erklärte in ihrem Positionspapier für die Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages, „dass der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes die zur Wahrung der berechtigten Interessen der betroffenen Fahrer erforderlichen datenschutzrechtlichen Rege-lungen vermissen lässt“ (Ausschussdrucksache 18[15]488). Die von der Bundesbeauftragten in ihrem Positionspapier vorgelegte Neufassung von § 63a behebt die datenschutzrechtlichen Unzulänglichkeiten und sollte daher die von der Bundesregierung gefassten Regelungen ersetzen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob die Bedeutung des Gesetzentwurfs für die Entwicklung Deutschlands zum Leitmarkt für das automatisierte Fahren hervor. Sie betonte, sie strebe europäische Regelungen zum automatisierten Fahren an, aber solange es solche nicht gebe, müsse man nationale Regelungen vorsehen. Im Bereich des automatisierten Fahrens vollziehe sich eine rasche technische Entwicklung, deren konkreter Verlauf nicht absehbar sei. Daher sei auch eine gewisse flexible Ausgestaltung der gesetzlichen Regelungen geboten. Sie hob hervor, dass sich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzte Ethikkommission nur mit einem Teil der Materie befasse, die in dem Gesetz geregelt werden solle. Mit dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen solle sichergestellt werden, dass die Fahrten auch beim hoch- oder vollautomatisierten Fahren allen Vorschriften für den Straßenverkehr genügten. Sie hob hervor, dass man mit den Änderungen ein „Recht auf Abwendung vom Verkehrsgeschehen“ regele, aber auch die Verantwortung der Hersteller für die Rückgabe der Verantwortung an den Fahrer. Wichtig sei insbesondere im Hinblick auf die technologische Entwicklung, dass man mit dem Änderungsantrag eine Evaluierung des gesamten Gesetzes vorsehe. Zudem beinhalte der Änderungsantrag eine gute Lösung zur Frage des Datenschutzes. Man habe die Bedenken der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit weitgehend aufgegriffen. Das Gesetz beinhalte einen Schritt zur Rechtssetzung zum automatisierten Fahren, dem weitere Schritte folgen würden.

Die **Fraktion der SPD** betonte, dass es bei dem Gesetzentwurf um Regelungen zum automatisierten Fahren, nicht aber um Regelungen zum autonomen Fahren gehe. Für das automatisierte Fahren sei es wichtig, jetzt gesetzliche Regelungen zu schaffen. Da die technologische Entwicklung noch im Gange sei, könne man aber keine konkretere Regelung vornehmen. Sie betonte, die Regeln, nach denen der Fahrer die Kontrolle im gegebenen Fall wieder zu übernehmen habe, müssten ausschließen, dass er sich in eine Situation begebe, in der er gar nicht in der Lage sei, die Kontrolle unverzüglich wieder zu übernehmen, etwa weil er den Fahrersitz zuvor in die Liegeposition bewegt habe. Die vorgesehen Regelungen zum Datenschutz befürwortete sie. Sie verwies in diesem Zusammenhang darauf, dass bei einem Unfall erkennbar sein müsse, wer die Kontrolle über das Fahrzeug ausgeübt habe. Hier müsse man auch den Aspekt des Opferschutzes berücksichtigen. Mit dem Gesetzentwurf entwickle man ein bewährtes Haftungssystem fort, gebe aber auch dem Fahrer Rechtssicherheit, wann er sich vom Verkehrsgeschehen abwenden dürfe. Sie zeigte sich zuversichtlich, dass automatisierte Systeme einen Beitrag zur Vermeidung von Unfällen leisten würden. Sie begrüßte es, dass mit dem Änderungsantrag eine Evaluation des kompletten Gesetzes vorgesehen sei.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, die Tragweite des vorliegenden Gesetzentwurfs sei nicht absehbar, weshalb sie eine vorsichtige Herangehensweise für geboten halte, die aber der Gesetzentwurf vermissen lasse. Sie kritisierte, dass bereits vor der für Juni 2017 angekündigten Vorlage des Berichts der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten Ethikkommission ein Gesetz verabschiedet werden solle. Sie betonte, man könne den durch das automatisierte Fahren aufgeworfenen Fragen auch nicht durch Einzeländerungen im Straßenverkehrsgesetz gerecht werden. Zudem ließen die vorgesehenen Regelungen die erforderliche Klarheit vermissen. So sei unklar, was es konkret bedeute, wenn der Mensch die Kontrolle über das Fahrzeug unverzüglich wieder von der Automatik übernehmen solle. Hier sei eine konkrete Regelung geboten. Auch die vorgesehenen Regelungen zum Datenschutz seien unzulänglich. Die in dem Änderungsantrag vorgesehene Verkürzung der Datenspeicherung auf sechs Monate banne die Gefahr einer Vorratsdatenspeicherung im Kraftfahrzeug nicht. Ihr Änderungsantrag hingegen trage den von der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit gegen den Gesetzentwurf vorgetragenen Bedenken Rechnung. Sie führte zudem an, auch die Regelungen des Gesetzentwurfs zum Umgang mit Fehlfunktionen des automatischen Systems seien unzureichend. Insbesondere betreffe dies die Frage, wie die Fahrerinnen und Fahrer im Interesse eines sicheren Straßenverkehrs rechtzeitig über solche Fehlfunktionen informiert würden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, in der Anhörung zu dem Gesetzentwurf seien die Mängel des Gesetzentwurfs von den Sachverständigen hervorgehoben worden. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen beinhalte zwar eine Verbesserung, gehe aber nicht weit genug. Es reiche insbesondere nicht aus, wenn sich nur aus der Gesetzesbegründung ergebe, was der Fahrer dürfe und was nicht. Dies müsse nach ihrer Auffassung im Gesetz selbst zum Ausdruck kommen. Offen bleibe auch in der Regelung, was zu geschehen habe, wenn der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug nicht wieder übernehmen könne. Hier müsse vorgeschrieben werden, dass das Fahrzeug dann in einen sicheren Zustand zu überführen sei, etwa indem die Warnblinkanlage eingeschaltet werde und das Fahrzeug am Straßenrand zum Stehen gebracht werde. Sie äußerte Zweifel, ob das Ziel des Gesetzentwurfs, Deutschland zum Leitmarkt im Bereich des automatisierten Fahrens zu machen, mit diesem Gesetz erreichbar sei, da die Risiken über die Gefährdungshaftung vor allem bei den Verbrauchern lägen. Die vorgesehenen Regelungen zum Datenschutz seien aus ihrer Sicht auch unzureichend. Unter anderem sei unklar, bei welchen Ordnungswidrigkeiten Daten herauszugeben seien bzw. ob sich dies nur auf Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit einem Unfall beziehe. Auch sie spreche sich dafür aus, die Ergebnisse der Ethikkommission abzuwarten.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)497) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)500) hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)497) anzunehmen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu 1.: § 1a

Zu a): Absatz 2

Zu aa): Ziffer 4

Redaktionelle Anpassung.

Zu bb): Ziffer 5

Zu aaa):

Mit der Regelung der Anzeige eines Übernahmeerfordernisses mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer wird das ursprüngliche Tatbestandmerkmal „rechtzeitig“ konkreter gefasst. Das System kann nicht in plötzlich eintretenden Verkehrssituationen die Fahraufgabe unvermittelt „von einer Sekunde auf die andere“ auf den Fahrzeugführer zurück übertragen. In internationalen Vorschriften werden dazu Mindestvorgaben formuliert werden.

Zu bbb):

Redaktionelle Anpassung.

Zu ccc):

Ergänzung auf die Fälle, in denen die Wahrnehmung „fühlbar“ ist.

Zu ddd):

Redaktionelle Anpassung.

Zu cc): Neue Ziffer 6

Diese Regelung stellt eine besondere Ausprägung der Ziffer 4 dar, wonach das automatisierte System die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung erkennen können muss. Hier reagiert das System gegenüber dem Fahrzeugführer, wenn dieser das automatisierte System außerhalb des vorgegebenen Rahmens verwendet oder verwenden will, etwa wenn er den Sitz während der Fahrt im Automodus in die Liegeposition bringen oder den Fahrersitz verlassen will.

Zu dd): Neuer Satz

Beim Tatbestandsmerkmal „bestimmungsgemäß“ kommt der Systembeschreibung durch den Hersteller Bedeutung zu. Mit dieser Regelung wird der Hersteller verpflichtet, dem Nutzer des Fahrzeugs eindeutig zu erklären, dass es sich hier um ein Fahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen gemäß der Beschreibung in diesem Gesetz handelt.

Zu b): Wechsel von Absatz 3 und 4

Umstellung der Absätze zur besseren Verständlichkeit.

Zu c): Ziffer 2

Die neue Ziffer 2 stellt klar, dass die Voraussetzungen hinsichtlich der Anwendbarkeit von § 1a mit der Folge der angepassten Sorgfaltspflicht in § 1b u.a. auch dann erfüllt sind, wenn für das Kraftfahrzeug eine EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2007/46/EG vorliegt. Gemäß dieser Regelung ist die Erteilung einer EG-Typgenehmigung möglich, auch wenn noch keine UN-ECE-Regelung zu einer automatisierten Fahrfunktion vorliegt. Voraussetzung dafür ist die vorherige Erlaubnis der Europäischen Kommission nach einem entsprechenden Durchführungsverfahren und notwendigem Prüfverfahren zur Erteilung einer EG-Typgenehmigung.

Ferner erfolgt hier zur besseren Verständlichkeit eine Umstellung der Absätze und von Satzteilen in diesem Absatz.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Ziffer 2: § 1b

Zu a): Überschrift

Redaktionelle Folgeänderung mit Einfügung der Regelung in einem neuen Absatz 1; siehe Buchstabe b.

Zu b): Absatz 1 neu

Klarstellende Regelung, was ein Fahrzeugführer oder eine Fahrzeugführerin während der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion darf, wenn die in § 1a geregelten Voraussetzungen erfüllt sind. Die im 2. Halbsatz geregelte Wahrnehmungsbereitschaft findet ihre Ausprägung in den im neuen Absatz 2 (siehe Buchstabe c) geregelten Pflichten. Der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin kann sich vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugführung abwenden. Er darf daher im Rahmen der Systembeschreibung die Hände vom Lenkrad nehmen, den Blick von der Straße wenden und anderen Tätigkeiten nachgehen, etwa dem Bearbeiten von Mails im Infotainment-System. Er muss aber so wahrnehmungsbereit bleiben, dass er die in Absatz 2 geregelten Situationen erfassen und die Fahrzeugsteuerung dann wieder übernehmen kann (etwa: Hören einer akustischen Übernahmeaufforderung nach Absatz 2 Ziffer 1). Die gemäß Absatz 2 Ziffer 2 zu erkennenden Umstände müssen so offensichtlich sein, dass diese auch beim Abwenden von der Fahrzeugsteuerung und dem Verkehrsgeschehen erkennbar sind. Davon wäre beispielsweise auszugehen, wenn der Fahrer durch das Hupen anderer Fahrzeuge auf Fahrfehler und damit auf technische Störungen des Systems aufmerksam gemacht wird oder wenn das System ohne äußeren Anlass eine Vollbremsung durchgeführt hat. In diesen Situationen muss der Fahrer auch dann die Fahrzeugsteuerung wieder übernehmen, wenn es keine Übernahmeaufforderung durch das System gegeben hat.

Zu c):

Redaktionelle Anpassung mit der Einfügung eines neuen Absatzes 1.

Zu Ziffer 3.: § 1c

Ausdehnung der Evaluierung auf das gesamte Änderungsgesetz und nicht nur auf §§ 1a und 1b.

Zu Ziffer 4.: § 63a

Zu a): Absatz 1

Mit dem eingeführten Datenspeicher soll nachvollziehbar festgehalten werden, ob die Fahrzeugsteuerung durch das System oder den Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin erfolgte, also ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer/in und dem hoch- oder vollautomatisiertem System erfolgte, ob es eine Übernahmeaufforderung gab bzw. eine technische Störung vorlag. Ergänzt wurde die Regelung um die Speicherung der durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben. Nicht gespeichert wird, welche Person gefahren ist, sondern nur, ob ein Mensch (Fahrer/in) oder das System; ferner werden auch keine Streckenprotokolle erstellt. Das Tatbestandsmerkmal „aufzeichnen“ ist durch die datenschutzrechtliche Terminologie „speichern“ ersetzt worden.

Zu b): Absatz 2

Zu aa): Satz 1

Das Tatbestandsmerkmal „aufgezeichneten“ ist durch die datenschutzrechtliche Terminologie „gespeicherten“ ersetzt worden.

Es erfolgt eine Konkretisierung der Behörden, denen die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten übermittelt werden können, auf die Behörden, die nach Landesrecht für die „Ahndung von Verkehrsverstößen“ zuständig sind.

Mit der Regelung „Die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten dürfen den nach Landesrecht für die Ahndung von Verkehrsverstößen zuständigen Behörden auf deren Verlangen übermittelt werden.“ wird Satz 1 als Befugnisnorm hinsichtlich der Übermittlung ausgestaltet. Die Erhebungsbefugnis der jeweils zuständigen Behörde bei Verkehrsverstößen ergibt sich aus der Strafprozessordnung (StPO) bzw. dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG), das auf die StPO verweist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu bb): Satz 3

Zu aaa.:

Die Einfügung orientiert sich an Begrifflichkeiten des Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahrens.

Zu bbb):

Als Folge der Einfügung sprachliche Anpassung.

Zu c): Absatz 3

Zu aa): Einleitungssatz

Konkretisierung, dass der Halter oder die Halterin die Person ist, die die Übermittlung der gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten an Dritte zu veranlassen hat.

Zu bb):

Redaktionelle Korrektur des Verweises.

Zu d): Absatz 4

Zu aa):

Das Tatbestandsmerkmal „aufgezeichneten“ ist durch die datenschutzrechtliche Terminologie „gespeicherten“ ersetzt worden.

Zu bb):

Mit der Streichung Klarstellung, dass eine Löschung der Daten vor der geregelten Frist nicht zulässig ist.

Zu cc):

Verkürzung der Löschfristen auf sechs Monate, es sei denn, das betreffende Kraftfahrzeug war in einem Unfall verwickelt.

Zu e): Absatz 5 neu

Regelung der Datenübermittlung aus Zwecken der Unfallforschung.

Zu Ziffer 5.: § 63b

Die grundlegenden Anforderungen an den Datenspeicher werden Bestandteil internationaler Vorgaben sein.

Ausgehend davon wird mit der Ermächtigungsgrundlage die Voraussetzung dafür geschaffen, die zur Durchführung der internationalen Vorgaben notwendigen Regelungen einführen zu können. Aus der konkreten Ausgestaltung des Speichermediums resultiert auch der Adressat der Speicherpflicht nach Absatz 1 von § 63a, ferner auch die Frage notwendiger Maßnahmen zum Schutz vor unbefugtem Zugriff auf die gespeicherten Daten bei Verkauf des Kraftfahrzeugs.

Berlin, den 29. März 2017

Herbert Behrens
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.